



TITLE:

海運に於ける競争と獨占

AUTHOR(S):

小島, 昌太郎

CITATION:

小島, 昌太郎. 海運に於ける競争と獨占. 經濟論叢 1922, 14(1): 167-192

ISSUE DATE:

1922-01-01

URL:

<https://doi.org/10.14989/127859>

RIGHT:

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號一第

卷四十第

行發日一月一年一十正大

マルクス氏餘剩價值説の評論

法學博士 田島 錦治

我邦の所得税を論ず

法學博士 神戸 正雄

奴隸制と賃労働制

法學博士 河上 肇

累進税の根據に就いて

法學博士 小川 郷太郎

植民政策上より觀たる委任統治

法學博士 山本 美越乃

小作制と小作法

法學博士 河田 嗣郎

社會の團結の減衰

文學士 高田 保馬

海運に於ける競争と獨占

法學士 小島 昌太郎

舊尾張藩に於ける地割制度

農學士 奥田 彥

財産税と國富統計

法學士 汐見 三郎

開城簿記の起源に就て

法學士 大森 研造

海運に於ける競争と獨占

小島 昌 太 郎

序 言

第一 海運に於ける競争 一 海運に於ける競争の自由性 二 不定期船經營者間の競争と、定期船經營者間の競争 三

定期船經營者と不定期船經營者との競争

第二 海運に於ける獨占

甲 地方的航路に於ける獨占 一 經營の規模が擴大したる結果として獨占的地位を獲得する場合 二 資本持分の加入

によりて獨占的地位を獲得する場合 三 財政的併合によりて獨占的地位を獲得する場合 四 保護金によりて獨占

的地位を獲得する場合

乙 國際的航路に於ける獨占(次號掲載)

序 言

「獨占と競争とは、概念上に於ては、明確に之を區別し得るものであるが、實際に於ては、見分け難き程、相互に相入組むで居る。殆ど總ての競争的事業に於ても、獨占的分子があり、殆ど總ての獨占も、今日多少たりとも重要視さるべき事業のものは、その力の多くは不確實なる條件によりて維持せられて居るのである。」^{*}蓋し、獨占も自由競争も、共に、貨物又は勞務の提供者の側に於ける或狀態を指して謂ふのであつて、若し彼が、その提供する所の貨物又は勞務の代價を、

海運に於ける競争と獨占

第十四卷 (第一號一六七) 一六七

* Marshall, Industry and Trade, p. 397.

他の提供者の價格政策によりて牽制せらるゝことなくして定め得る状態にあるならば、之を獨占と謂ひ、反對に、その代價を他の提供者の價格政策の影響の下に定むるの外なき状態にあるならば、之を自由競争と謂ふのであるが、かゝる状態は概念的には構成し得るけれども、實際の社會には完全に之に當嵌まるものは殆ど全くないからである。今、海運事業に就いて之を見るに、不定期船(Tramps)を經營する海運事業は、自由競争の性質に多く富み、定期船(Liner)を經營する海運事業は、獨占的性質を多く有つて居るのだが、而も不定期船海運事業にも獨占的性質が全くない譯ではなく、又定期船海運事業と雖も、全然自由競争の埒外に在り得るものではないのである。

沿革的に之を見れば、海運業が貿易業と未だ分離せずして、同一企業の下に行はれ、貿易業者が自ら船舶を所有して航海を行つて居つた時代には、政府の特許の下に殆ど完全なる獨占を有つて居つたものもあつた。即ち第十七世紀頃の特權貿易會社(Chartered Companies)、即ち例へば東印度會社(East India Company)の如きものは是である。併し乍ら、是は實は貿易の獨占到附隨する所の海運の獨占たるに過ぎない。後、海運が貿易と分離して、各々獨立の企業として營まらるゝ様になつた當初の時代には、海運業は寧ろ甚だ多く自由競争的性質を有つて居つたものである。併しそれが次第に發達して、海運業の中にも定期船經營と不定期船經營とが分業的に行はるゝ様になり、定期船の經營は次第に大企業の事業となり、且つその經營組織も發達して、各種のカルテ

（Conti）が発生するに及び、海運事業に再び獨占的性質を有するものが生じて來たのである。この近代的の海運事業に於ける獨占は、前の時代のものゝ如く國法の力を藉りて成立するものではなく、單に經濟的結合團體の力を以て獲得する獨占である。本論に於て競争と對比して論ずる所の獨占は、この近代的のものなるは言ふ迄もない。

第一 海運に於ける競争

一 海運に於ける競争の自由性

凡そ交通事業の中にも、非常に自由競争の盛なるものもあれば、又獨占的性質に富むものもある。市街地に於ける車輛營業、例へば我國の人力車營業の如きは、頗る自由競争の盛なるものであるが、通信事業の如きは、一般に、最も獨占的性質を有つて居る。併し通信事業に於ける獨占は、多くは國營としての、又は特許制度によりての、獨占であつて、純然たる私營事業の獨占とは、多少意味を異にする所がある。私營の交通事業で、獨占的性質に富むものは鐵道事業である。鐵道事業も、多くは、國營となつて居るか、然らざれば特許事業となつて居るが、併し假に國營ともならず、又特許事業となつて居なくとも、之は、頗る巨額の資本を要することゝ、その資本が土地に固着して再び之を他の事業に轉換し得ざることゝの爲めに、自然に獨占となり易き

性質のものである。海運事業なるものは、車輛營業の如く自由競争が盛なものでもなく、又鐵道の如く獨占的性質に富むものでもない。併しごちらかと言へば、寧ろ元來自由競争的性質に富むものである。その獨占的地位を占むるは、只多數者の結合の力によりてのみである。今、海運事業が自由競争的性質に富む所以を稽うるに、凡そ次の三つの理由にあると思ふ。

(一) 海上の交通は陸上交通に比して、自然的にも法律的にも、甚だ多く自由的性質を帶ぶ。世界の如何なる港灣も、他の如何なる港灣と、海洋を以て連絡せられざるものはない。船舶は任意の一港より他の如何なる任意の一港へも航海することが出来る。而も此等海上の通路には、鐵道の如き通路使用權(Right of way)と云ふものがあるのではない。「海は地球の公道である。海は地上のあらゆる國民の爲めに開かれたる實力と企業的精神との競技場である。」(Friedrich List) 苟も自然的障礙によるか、又は特に法律を以て禁止せられ居らざる限り、商船は諸國の港灣に自由に出入することが出来る。而も自然的障礙と云つても、その主なるものは結氷であるが、年中結氷して居る様な地方は、經濟上重要視さるべき地方には全くなく、相當に經濟上重要視されて居る地方は、大抵結氷の期間も永くはない。又諸國は貨物の輸出入について重要な地位にある港は之を開港(Stapleport, Treaty port)として居るから、法律上の障礙は先づ國際河川として開放せられ居らざる大河に就いて存する位のものである。此等も今日にては、次第に國際河川として開

放せられんとしつゝある傾向に在るのであるから、法律上の障礙と云つても大したものがあるのではない。

諸國の港灣に出入することが自由である上に、その入港及び港灣設備の利用も、自由主義を以て海運政策の基本となすに至つた今日に於ては、只僅に若干の出費を負擔するだけで、總ての商船に均等の條件を以て許されて居る。特に或る海運業者のみが、港灣の設備を利用するに就いて有利の條件を有つて居るなどの事柄は今日に於ては全くない。縱ひ港灣設備が、私設會社の經營にある場合であつても、概ね公の法規を以て其使用の條件が均等に定められて居る。

(二) 海運事業は、之を開始することも、之より脱退することも比較的自由且つ容易である。海運事業は、假へば之を小規模の不定期船經營と云ふ様な形態にて行ふとすれば、その要する所の資本は比較的小額にて足る。加之、船舶は大なるものも、小なるものも、之を買入ると欲せば何時にても買入れることが出来るし、又單に當分の間のみ使用せんと欲せば、賃借又は備船と云ふ方法もある。尤も均しく海運事業と言つても、定期船の經營を開始するは、不定期船の場合の如く容易なものではないが、而も之も鐵道事業を開始するに比ぶれば、其所要資本が少額にて足る點だけでも容易であると云ひ得る。而して他人の所有船を備船して不定期船事業を營んで居る場合には、その事業より脱退することが極めて容易であるのは言ふ迄もなき所であるが、自己の所有船を以

て經營して居る場合でも、多少の損失を覺悟すれば何時たりとも之を賣却することによりて、容易にその事業より脱退することが出来る。又その賣却も時機によりては何等の損失なくして之をなすことが出来る。又事業より脱退せずとも、從來配船し居る方面に於て景氣が悪くなれば、他の比較的有利なる方面に配船して局面を展開することも容易である。鐵道にありては固定の通路に營業が固着して居つて、その營業地域を變更することは不可能であるが、海運業にありては、營業地域の變更は困難ではない。尤も、之に就いても、定期船營業では營業地域の變更は、不定期船の場合の如く容易ではなく、寧ろ頗る困難ではあるが、併しそれも鐵道の如く不可能なのは決してない。

(三) 右に述べたる二つの理由によりて、海運事業は元來、自由競争的性質に富むものであるが、更にこの自由競争を一層盛ならしむる原因がある。それは造船及び造船工業の發達が、常に海運業務の生産費を低減せしめつゝあることである。獨占的地位を占むる鐵道業などにあつては、生産費を低減せしむべき技術上の改良や發明が行はれても、それは概ね只營業者の利益を増加することとなるのだが、自由競争的性質に富む海運業にありては、それは常に新らしき競争者を誘發し、若しくは既存の營業者の競争を一層盛ならしむることとなるのである。今日海運業に於ては、生産費を低減せしむべき考案が、日進月歩の勢を以て進みつゝありて造船造船工業に於ける

改良や發明は實に驚くべきものがある。^{*} 故に海運業者は、或發明又は或改良を施したる商船の便用によりて、競争者よりも一時有利の地位に立つことあるも、又瞬く中に、更に新らしき發明や改良を施したる船舶を使用する他の競争者によりて、劣等の地位に取殘さるゝ状態にある。この發明や改良なるものは、海運界の好景氣なる時期には、さほど競争者間の優劣を著しくするに至らぬものであるが、一度び海運界が沈滞の時期に入れば、その優劣を著しくするものである。

上に述ぶるが如く、海運事業なるものはその營業の舞臺が自然的にも法律的にも甚だ自由の性質に富む所であると共に、此事業を開始することも之より脱退することも比較的容易であり、且つ常に生産費を低減せしむる技術上の改良發明が行はれて居るのであるから、自由競争的性質の多きものである。就中、不定期船の經營は世界の同業者を相手として競争場裡に立つものであるから、自由競争の性質が最も著しく顯はれて居る。只定期船の經營は、その輸送客體が主として旅客、高級貨物、郵便物等であるから、その經營に當るには、船舶も比較的巨大の噸數快速なる速力のものを用ゐる要あり、航海も頻繁に行ふを要し、經營上、巨大の資本と偉大なる技能とを必要とする、従つて之は自ら大企業の經營する所となり、且つ彼等の間には後に述ぶるが如く、カルテルを成立せしむるとも容易なる事情もあるから、多數者が此に競争關係に立つと云ふことは通常殆どないのであるが、併し之も海上企業たる性質上、到底自由競争の埒外にあり得るもの

ではない。

二 不定期船經營者間の競争

海運事業は自由競争的性質に富むものであるが、併し之を不定期船の經營と定期船の經營とに分けて見れば、前者に於ける競争と、後者に於ける競争とは、又其性質に同じからざる所がある。不定期船經營者間の競争は著しく廣範圍に亘りて行はるゝ代りに、激烈となる可能は少く、定期船經營者間の競争は狹隘なる範圍内に於て行はるゝ代りに、著しく激烈となる可能あるものである。蓋し、不定期船は、世界の殆ど全海洋を以て競争場となすに反し、定期船は特定の航路を以て競争場となすからである。

不定期船なるものは、特定の航路に就役するものではなくて、世界到る所の航路を以てその稼ぎ場とするものである。従つてその競争は世界の全海面に擴りて行はれ得る。併し乍ら又之を他方より見て或特定の一航路について云へば、其航路に於ける競争が烈しくなり、運賃の低下が甚だしきに至らば、不定期船主は直ちに他の競争の烈しからざる航路に使用船舶を振向け得るの自由がある。即ち不定期船の經營者は、特定の航路に就いて言へば、その航路に於ける競争に加入するか脱退するかに就いて選擇の自由を有し、此處に踏み止まつて激烈なる競争に加入することを強制せらるゝが如き事情の下にあるものではない。従つて不定期船の競争は概して甚だしく激

烈なることなきものである。かの世界的に海運界の不景氣となりたる場合、即ち海上貨物の移動が一般的に減退して、世界的に船腹の餘剰を生じたる場合には、競争は世界の全海面に擴がり、不定期船と雖も競争圈内より脱出するを得ざることとなるのであるから、競争の激烈を來すは言ふ迄もなき所であつて、その結果運賃は一般に下落し、大なる船費を要する船より次第に繋船を始めて、競争より落伍することとなるのであるが、而も此場合に在りても、未だ繋船するの要なき船は如何なる航路の競争より脱退して如何なる航路の競争に加入するかに就きて選擇の自由を有し、且つその加入脱退も極めて容易なのである。従つて、一の航路に就いて之を見れば、脱退の自由なき場合に比して競争の激烈さは少きものである。故に一般に、不定期船の競争は自由であつて、激烈の極端に達すること少きものであると云ふことが出来る。

然るに、定期船の競争は之と稍と趣きを異にする所がある。定期船の經營なるものは、特定の航路に就役せしむる目的を以て、その航路に於ける海運勞務に従事するに恰も適合する所の構造艤裝、消費燃料量等を考慮して設計せられたる一隊の船舶を用ゐて行はるゝものであるから、巨額の資本を固定し居ると共に、この船隊をして規律的なる定期航海をなさしむるが爲めに、定期航路に當る各地に支店代理店等の常置の營業機關を設けて居るのである。故に縱ひその航路に他の定期船經營者の競争を開始し來るものありて、運賃の引下げが甚だしく生産費を償ひ得ざるに

至るとも、不定期船經營の場合の如く容易にその競争より脱退し得るものではない。勿論、定期船と雖も、之を他に賣却し若しくはその就役航路を變更することは、全く之をなし得ざる譯のものではないが、併しそれらは甚だしき損失を以て初めてなし能ふ事柄であつて、多くの場合には縦ひ競争の結果、運賃が甚だしく下落するも、尙踏み止まりて營業を繼續するの外なき事情にあるものである。従つて定期船の競争は此意味に於て大いに自由性を缺き、其結果又大に激烈なる可能性を有するものである。

かくの如く、定期船の經營は巨大の資本を要すると共に、その競争は激烈となる可能性を有し而も競争より脱退するの自由乏しきものであるから、之を他方より見れば、既に一の定期船經營者の存在する航路に、又新たに之を開始して既存の經營者と競争を試みることは、甚だ困難にして危険なる事柄である。而も、この困難と危険とを敢て冒して、新たなる定期船經營者が、既存の經營者と競争を開始するものあるときには、彼は必ず相當の準備と資力を以てするのであるから、その競争は實際甚だ激烈となり、相互の蒙る經濟上の損失は極めて夥しく、相共に再び健全なる經營に復すること至難となる虞がある。故に定期船經營者間の競争は、若しそが多少互角の勢を以て進む傾向の明かとなるに至らば、必ず常に相互妥協の方法を求めて、競争を廢むるに至るものである。されば、此點より言へば、定期船の經營は獨占となり易き性質を有つものと言はなけ

ればならぬ。不定期船の場合にありては、競争より脱退することも自由であり容易であると共に、又之に加入することも自由容易であつて、而もその競争も双方の經濟的基礎を甚だしく害するに至るほど激烈となることはないのであるから、獨占となる傾向は殆どないと言つてもよい。

三 定期船經營者と不定期船經營者との競争

定期船の經營者と不定期船の經營者との間には、大體に於ては、競争は起らない關係にある。何となれば、定期船の提供する海運勞働と、不定期船の提供するそれとは、種類を異にし、從つて之に積込まるゝ積荷の種類をも異にして居つて、分業の状態になつて居るからである。換言すれば或種の貨物は定期船の獨占する所となり、他の種類の貨物は不定期船の獨占する所となつて居るからである。

定期船の提供する海運勞務は、規則正しく行はれ、時間が正確に嚴守せられ、輸送が正確且つ安全である。従つてその勞務の生産費も高くつくのであるが、併し恰もまた工業製品や珈琲、茶、香料の如きものは、かゝる性質の運送を要求するものであつて、且つそれらは運賃負擔力の大きなものであるから、總て定期船にその輸送を委託することとなるのである。其外、定期船は頻繁に航海をするものであるから、年中生産せられ輸出せらるゝ工業品などの如きは、之に其輸送を委託するが便利であり、又定期船は通常一定の公表したる賃率表に定むる運賃によりて輸送の引

受けをなすものであるから、貿易業者は輸出入品を定期船によりて輸送するとすれば、運賃の計算が確實に見積り得ると云ふ便益もある。従つて前述の如き種類の貨物は概して定期船の獨占する所となるのである。

不定期船の提供する海運勞務は、其生産費が安いと云ふ長所があるが、利用し得る機會が不確實であり、目的地に到着する日時が不確定であり、輸送に要する時間が長引き、貨物の取扱保管が粗略なる等の爲めに、工業品等の如き價格の大なる貨物は、利子の損失、輸送中に於ける市價變動の危険、長時間船艙にある間に生ずべき變質腐敗等を顧慮する必要上、之に輸送を委託することが躊躇せられ、運賃が多少高くとも定期船の勞務を要求することとなる。併し又工業原料や礫石や農林産物の如きものは、必ずしも定期船の提供するが如き高級なる勞務を要求するものではなく、且つその運賃負擔力も少いものであるから、寧ろ不定期船の提供する安價なる低級勞務を要求することとなる。而してかゝる運賃負擔力少き貨物は、定期船の如く勞務生産費の大なるものゝ取扱ふことが出来ないものであるから、此等は自然不定期船の獨占する所となるのである。

かくの如く、定期船も不定期船も、その各々提供する所の勞務の性質上、或種の貨物に對しては、自然的獨占を有するものであるから、この二者の間には原則として競争はない譯である。併し此等の獨占は必ずしも絶對的性質を有するものではなく、相對的性質のものである。即ち定期

船が生運費を顧慮せずして、運賃を安くすれば、不定期船の取扱ふ貨物を奪ふことは甚だ容易であり、不定期船と雖も、その勞務に附着する短所を補ふに足るだけ運賃に於て安くすれば、或程度まで定期船の貨物を奪ひ得るからである。併し乍ら、定期船も無限にその運賃を低下し得るものでもないから、運賃負擔力の餘りに少き貨物は到底輸送することが出來ず、又不定期船もその勞務に附着する短所と全く相容れざる種類の貨物は全然輸送することが出來ない。例へば正貨地金銀、美術品、絹織物、工藝品の如き高價品、並びに機械部分品、季節用品の如き特に迅速なる輸送を必要とする貨物は、不定期船には全然不適當であつて、定期船の殆ど完全に獨占する所であり、石炭の如く積んで運賃負擔力の少き貨物は、定期船の取扱ひ得ざる所であつて、不定期船の殆ど完全に獨占する所である。

定期船と不定期船とは、或種の貨物に就いては各々之を獨占するの狀態ではあるが、その獨占は、右に述ぶるが如く、或範圍内に於ては相對的のもので、貨物によりては運賃次第で何れにも輸送を委託せらるゝものがあるから、——例へば、棉花、穀物、鐵物、木材、加里、セメント等の如き——、此等については場合により相互の間に競争が起り得るのである。

不定期船が定期船に對して競争を開始することあるは、或る商港に於て定期船の提供する船腹が、之に積込を委託せんとする貨物の出廻りに比して不足する場合である。元來、不定期船は前

述の如き安價なる大量貨物の輸送に従事するもので、従つて傭船契約の下に就役するものであり、定期船は高價なる小貨物の輸送に従事するもので、従つて個貨運送契約の下に就役するものであるから、此意味に於ても分業的狀態にあるのである。然るに右述ぶるが如き場合には、その商港の海運市場は好況を呈することとなるから、不定期船經營者は傭船に應ずることをやめて、個貨運送に應すべきこととし、其旨を廣く廣告して、一般の荷主より小貨物の輸送を引受けんことを試み、定期船に對して競争することとなるのである。

定期船が不定期船に對して競争を開始するは、農業國より工業國へ向ふ航路に於てである。工業國より農業國へ向ふ航路にありては、輸出貨物が主として工業製品又は原料製品であるから、定期船は之を以て船腹を満たすことが出來、不定期船は前述の如く此等の貨物の輸送に不當であるから、主として石炭を積取るか又は空船にて出帆することとなり、従つて、兩者の間に競争はないのであるが、農業國より工業國へ向ふ航路にありては、定期船の貨物は、主として珈琲、茶、香料、ゴム、煙草等の如きもので、此等を以ては到底船腹を満たすに足りないから、勢ひ農産物林産物、鐵産物等を以て船艙の空虚を満たさねばならなくなる。然るに此等は元來不定期船の貨物であるから、定期船が之を積取らんとすれば、不定期船に對して競争をすることとなる。併し乍ら、此場合に於ても、農業國の輸出する農林鐵産物の總てに就いて競争が起るのではなく、その中の比較的

運賃負擔方の大なるものに就いてのみ起るのである。従つて、その競争はさほど激烈性を帯びるものではない。

右に述ぶるが如く、定期船と不定期船とは、殆ど分業的に海運事業を営むで居るもので、大體に於ては競争關係に立つことはないのであるが、併し或範圍内に於てはその競争も不可能ではないから、相互にその存在を無視することを得ざる状態にあるは言ふ迄もない。

第二 海運に於ける獨占

甲 地方的航路に於ける獨占

或種の貨物については殆ど定期船の獨占する所であり、或る他の種類の貨物については不定期船の獨占する所であるは、前述の如くであるが、併しそれは定期船が全體として又は不定期船が全體として、その勞務の性質に附着する所の自然的獨占とも言ふべきもので、定期船經營者相互の間に於て、並びに不定期船經營者相互の間に於て、競争の存在することは、既に述べたる所である。従つて運賃をして自己の欲する程度に定めんとせば、此等の定期船經營者又は不定期船經營者の相互の間に存在する競争を制限して、各々他の運賃政策に牽制せらるゝことなき様にせなければならぬ。此意味に於ける獨占は定期船事業に於てのみ起り得れども、不定期船事業に於て

は起り得ざるものなることは、之又前に述べたる所である。然らば、定期船經營者が獨占的地位を占むるに至るは如何なる事情又は方法によりてあるか。

定期船經營者が獨占的地位を占むるに至る事情又は方法は、地方的局部的航路と國際的主要航路とによりて異なる。蓋し一は概して競争の程度も甚だしく激烈ではなく、又競争者の數も概して少きに、他は、競争も激烈となり易く、又競争者の數も多數に上り得るからである。故に私は、先づ、地方的局部的航路に於ける獨占の生ずる事情又は方法を述べ、次で國際的主要航路に於けるそれを述ぶることとする。而して地方的局部的航路に於ても、その獨占は種々なる事情又は方法によりて成立するものであるから、以下、順次之を説明するであらう。

一 經營の規模が擴大したる結果として獨占的地位を獲得する場合

定期船經營の規模が擴大すると云ふは、主として當該航路に使用する定期船の隻數及び噸數の増加するを謂ふのである。交通量の増加に伴ひて、一の定期船經營者がその事業規模を擴大し、他の競争的經營者が之に隨伴せざるときは、その定期船經營者は獨占的地位を獲得することゝなる。何となれば他の競争的經營者は相對的に劣弱の地位に墮ち、該航路に於ける荷主又は旅客の大多數は、事業の規模を擴大したる定期船經營者の海運勞務に依頼することゝなり、従つて事實上に於て該航路の運賃決定權はこの定期船經營者の手中に歸することゝなるからである。

併し乍ら、事業の規模の擴大と云ふことは、必ずしも常に定期船航路に獨占狀態を持ち來すものとは限つたものではない。前述の場合と反對に、従前劣弱の地位にありし定期船經營者が、交通量の増加に伴つてその規模を擴大し、從來優越の地位を占め居たるものと互角の地位を得るに至らば、その優越なりしものが有して居つた獨占的状態は、却つて之によりて消滅することとなる。又競争的經營者の各々が、交通量の増加に伴うて、それ／＼事業規模を擴張し、彼等の間の勢力關係が格別大に變化すること無ければ、彼等の中の何ものも獨占的地位を獲得することゝはなるものでない。

事業規模の擴大と云ふことは、近代に於ける定期船經營發達の一般的傾向を表はす特徴である。今日存在する所の大規模なる定期船經營者は、概ね何れもその初めは、個人的色彩に富む所の小經營形態、特に船舶共有の狀態より發達したるものであつて、それが交通量の増加と共に、個人的色彩のなき大資本的經營形態、特に株式會社の形態をとるに至つたものである。かくの如き一般的發達趨勢の裡にありては、一つの定期船經營者が獨り特に大規模に發達することによつて、獨占的地位を獲得するに至ると云ふことは殆ど稀なる事柄である。蓋し交通量の増加は一つの定期船經營者の事業規模を擴大せしむるに止まらずして、他の經營者の事業規模をも亦擴大せしむるからゐる。一の定期船經營者が事業規模を擴大することによりて優越の地位を獲得すれば

それは多くの場合に於て、他の經營者をして同様若しくはそれ以上の擴大をなさしむる刺戟となるに過ぎない。故に事業規模の擴大によりて獨占的地位を獲得するに至るは、世界的航路に於ては殆ど之れなき所であつて、只地方的局部的なる航路に於てのみ之れある所である。

二 資本持分の加入により獨占的地位を得る場合

競争的關係に立つ相手方たる定期船經營者の資本の持分に加出して、その出資者たる地位を得れば、之によりて當該定期船經營者の營業政策を多少左右することが出来る。而して之を左右し得る程度の如何は、その持分の多少によるは言ふ迄もない。併し此方法によつて競争を制限し獨占的狀態を確立するには、競争的經營者の運賃政策を完全に左右し得るに足る程の持分を占めなければならぬ。今日資本持分に加するは一般に相手方の株式を獲得する方法によりて行はれる。而して相手方の株式總數の半數以上を獲得すれば、其營業の全權を動かすに足るが故に、之によりてその運賃政策を自己の意思に従ひて左右することが出来、且つ自己の運賃政策に對して相手方の妨害することを完全に防ぐことが出来るのである。此方法によつて定期船經營者が競争的經營者の營業政策を自己の意思の下に従屬せしめたる例は甚だ多い。（註）殊に大戰前の數年間及び大戰中には、大汽船會社が此方法によりて小汽船會社の營業管理權を獲得したものが少からずある。

併し乍ら、此方法による競争會社の營業管理權の獲得も、之によりて獨占的地位を占め得るは地方的局部的なる航路に於てのみ出來得る事柄であつて、國際的な主要航路に於ては、此方法によりては未だ以て獨占的地位を占むるの目的を達することが出來ない。何となれば、此方法によりて獨占的地位を獲得せんと思へば、當該航路に營業せる定期船會社の總てに就いて、その營業管理權を掌握せなければならぬのであるが、國際的主要航路に於ては、かくの如きは如何に大なる資本を有するものでも、力の及ばざる所であると共に、相手方たる多數會社が之に同意するは甚だ望み難き所であるからである。又縱ひ、一時此點に於て成功するものありとするも、旅客運送は兎も角、貨物運送にありては、かくの如き方法によりて獨占狀態が成立すれば、不定期船經營者の中より、その有利事業に吸収せらるればよし、萬一之に吸収せられずとも、獨占によりて引上げられたる運賃に均霑せん、この目論見を以て、從來不定期船として使用し居たる船を、俄かに定期船に振替へて、新たに當該航路に營業を開始するものを生ずべく。此場合、若しその一を吸収すれば、更に他のものが生じ、此等總てを吸収することは到底不可能であるから、此の資本持分の参加と云ふ方法のみによりては、永くその獨占を維持することは出來ないものである。然るに地方的局部的航路に於ては、此處に定期船營業をなせるものゝ數も少く、従つてそれらの各々について、株式の過半數を占むるにも左程の大資本を要せず、且つそれ程の資本を以てせば、彼等

をして同意せしむることも亦困難ではないから、此方法によりて獨占的地位を獲得することは比較的容易である。且つかゝる航路に於ては、交通量も比較的僅少であつて其發達の程度も亦遅々たるものであるから、營業の利益も新たなる競争者を誘入する程の巨額に上ることなく、従つて一旦獲得したる獨占的地位を失ふの危険も少いのである。故にかくの如き航路に於ては、屢々前述の方法によつて獨占狀態が生じたことがある。

註 大汽船會社が他の會社の株式の過半数を保持して、その營業管理權を掌摑したる例は甚だ多數あるが、茲にその顯著なるものを示せば、戰前に於て Norddeutscher Lloyd は Austro-Amerika-Linie の管理權を有し、又 Norddeutscher Lloyd は Hamburg-Amerika-Linie を Morgan-Trust 及び Holland-Amerika-Linie の株式の五一%を有してその管理權を掌摑して居た。N. L. は H. A. L. は各々二五%、M. T. は二五・五%の割合)。Sir Owen Phillips を主腦者とする Royal Mail Steam Packet Company は、今日、大汽船會社の株式の過半数を保持して、此等を其配下に置き、百五十萬圓の汽船を支配して居る。Lord Christopher Furness が主宰する Furness, Withy and Co. は、一九〇七年以來、英吉利に於ける最大の貨物定期船の經營者であるが、戰前并びに戰時中に於て多數の汽船會社の株式を獲得して、今日六會社の管理權を掌摑して居る。又 P. & O. Line も八會社を其麾下に隷屬せしめて居る。

三 財政的併合によりて獨占的地位を得る場合

多數の競争企業の財政を一個の新企業に併合するには、二つの形態がある。第一はかのトラスト(Trust)で、多數會社の株主權を獲得する爲めに、新たに一つの管理會社(Kontrollgesellschaft)又は株持會社(Holding Company; Effekten-Verwaltungsgesellschaft)を創設して、此等會社の

財政を統一合同することである。^{*} 此場合に於ては、従前の會社は名義上に於ては尙存續するのであるが、その眞の經濟上の獨立は失ふこととなる。第二は所謂フュージョン(Fusion; Verschmelzung)で、多數會社を解散して之を一會社に合併し、従前の會社の經營を統一併合するのである。^{**} 前段に述べたる資本的加入(Beteiligung)が、このトラストと異なる所は、前者にありては従前より存在する一會社が、他の同じく従前より存在する會社の株式の過半数を獲得するにあるのであるが、後者は従前より存在する多數會社の株式の全部又は大多數を獲得するが爲めに、新たに一會社を創設する點にある。又資本的加入とフュージョンとの差異は、前者が他の會社の株式の過半数を獲得するに反し、後者は相手方會社を解散せしめ、自己の資本を以てその資本と經營とを自己に吸収する點にある。

トラストは元と亞米利加に發生したものなることは周知の事實であるが、それが海運事業に於て顯れたのも亦、亞米利加である。即ちかのモルガン・トラスト(Morgan-Trust)として知られて居る所の萬國海運會社(International Mercantile Marine Company)がそれである。此會社は北大西洋航路に營業せる六會社を支配し、且つ北獨ロイド及び漢米線と共同して蘭米線(Holland-Amerika-Linie)の經營管理權をも有つて居る。

フュージョンは海運事業に於ては、買収と云ふ形で多く行はれる。即ち甲海運會社が乙海運會社

* Vgl., Liefmann, Kartelle und Trusts, 3Auff.(Stuttgart 1918)S. 21.

** Vgl., a. a. O., S. 20.

を買収して之を解散せしめ、その經營を完全に自己の經營内に吸収するのである。トラストの場合では、其支配下に屬する各會社をして猶外形的獨立を維持せしむるのであるが、フュージョンの場合には之をも失はしむるのであるから、此點に於てその併合の形式は一層大資本主義的色彩を帯びて居る。海運事業に於ける會社買収は最も屢々行はるゝ所であつて、今日的大海運會社の歴史を見れば、大抵はこの買収によりて大きくなつたものである。

扱てトラストもフュージョンも、その目的とする所は必ずしも獨占の獲得にあるのではない。經營の併合によつて經營費の節減をなすことを目的とすることがあり、或は只設立者に利益を與へんことを目的とすることもある。併し、競争企業的全體又は大多數を併合する結果として、必然獨占的效果を生ずる傾きがあり、又實際甚だ高き程度の獨占的合同となることもある。併し乍ら海運事業にありては、前の資本的加入の場合と同様に、この財政的併合の二形態も、世界的な主要航路に於ては完全なる獨占的地位を占むることは出来ない。それが獨占的地位を占め得るは、只地方的局部的航路に於てのみである。其理由は前に述べたる所と全く同一である。殊にこの財政的併合によりて、世界的なる航路の一つに於て、そこに營業せる競争會社の全部に對する支配權を獲得せんとせば、資本的加入によるよりも巨額の資本の投下を必要とし、而も之によりて一度獨占的地位を獲得するも、それは、新らたなる競争者の發生によりて、容易に顛覆せられ得るから、

かくの如き計劃は冒險的のものであると謂はねばならぬ。加之、世界的航路には必ず各國の海運會社が營業して居るから、此處にフュージョンを成立せしめんとせば、孰れかの國の會社を解散せしめることとなり、従つて當該國の國民的反對を惹き起することとなる。故に同一國の會社間にフュージョンの成立せる例は甚だ多きに拘はらず、他國の會社との間にそれが成立せる例は殆ど稀である。かくの如く、トラストにしてもフュージョンにしても、世界的航路に於ては完全なる獨占的地位を占むることを得ないものであるが、此等は後に述ぶるコンフェレンス(Conference)なるものゝ成立を容易ならしむるが故に、獨占的傾向を促進するものであると言ふことが出来る。

註 和蘭の海運會社は、戰後に於ける海運競争に備ふる爲め、従前各社の經營せる航路を整理し、進んで世界各地に有力なる航路網を張らんとする目的を以て、最近、Royal Dutch, Holland America, Nederland S. S. Co., Rotterdam Lloyd, Java-China-Japan Line, Van Nieuwe Goudreau, Van Ommernan, Royal Packet の入社に、新たに資本金二億ギルダーの United Netherlands Navigation Coy. なるものを作り、各社は依然其獨立を保ちながら、總て此會社の統一的經營方針に従つて營業を行ひ、且つ新立會社も新たに航路を開拓して營業を行ふこととした。

四 保護金によりて獨占的地位を得る場合

航路補助金又は航海獎勵金等の政府保護金(Subvention)の下附も、時として之を受領する會社をして獨占的地位を得しむることがある。而して若しも之によりて獨占的地位を得ることありとせば、それは國家の干渉によりて得たのであつて、前の三つの場合に於けるが如く、海運會社た

る私的企業自らの力によりて得たのとは、又趣きを異にする所がある。

保護金なるものは、元來、國家が國民經濟の全般的見地より私的企業の健全なる發達を保護せんが爲めに、その収益を確保する目的を以て與ふるものであるから、本來の目的に於ては獨占的狀態を出現せしめ、又はその出現を促進せしめんとするにあるのではない。否、保護金の下附は獨占的狀態を打破して、競争的狀態を出現せしむることさへある。蓋し保護金は受領會社の營業能力を強大ならしめる結果、從來、外國會社が獨占的に經營せる航路に割込んで、之と競争することを可能ならしむるからである。併し乍ら、又他の場合には、受領會社をして獨占的地位を得しむる場合もある。そは、保護金なるものは、內國會社の營業能力を強大ならしめて、之を健全に發達せしめんが爲めに與へらるゝものであるから、之を多數會社に分割して下附すれば、その效果薄弱となりて目的を達し得ざることとなり、自ら一航路に於ては一會社に下附せらるゝを原則とする。其結果、之が下附を受けざる他の內國會社は、被護會社に比して不利益なる條件の下に營業することとなり、従つて多くの場合に於ては自由競争の圈外に置かるゝこととなるからである。特に、此のことは、既に久しく保護金が下附せられありて、被護會社は相當の營業能力を養ひ得て最早自立し得るに拘はらず、國家が保護金の下附を停止せざる場合に於て著しい。而して一旦下附したる保護金は、之を停止すること甚だ困難となり易き事情もあるから、かゝる例は屢

を見る所である。蓋し保護金の下附を受くる會社は、之を以て一の財源となし、それによりて營業の規模を定めて居るのであるから、之を取り上げるは甚だ難事に見え、特に開業の初め數年間は保護金を受領するに拘はらず、尙損失を以て營業し來り、漸く近くその基礎を固むるに至りしが如き會社の場合には、殊に之を停止することは困難であると看做される。故に保護金は既に其必要なに至つた後も引續き下附せらるゝことが多く、従つて、上述の如き事情のため獨占的狀態を齎らすことがある。

國有鐵道と船舶との聯絡賃率を海運業者に許容するは、やはり内國海運業者を保護するの目的を以てなさるゝものであるから、保護金の下附と同一の結果を齎すものである。蓋しこの聯絡賃率も多數者に之を許容するときは、その効果を薄弱ならしむるから、原則として特定一個の會社にのみ許容せらるゝからである。

併し乍ら、保護金の場合にありても、聯絡賃率の場合にありても、未だ之によりては完全なる獨占的狀態を出現せしむるものではない。此等は被護會社に對する他の内國會社の競争を困難ならしむることゝはなるが、外國會社の競争を廢止せしむるの力はない。寧ろ此等は、外國會社と競争するの力を與ふることを目的とするものであつて、その競争を完全に除去することを目的とするものではないと言はなければならぬ。

*

右に述ぶる所の各種のものは、何れも皆主として地方的局部的航路に於てのみ、獨占狀態を齎らし得るものたるに過ぎないのであるが、併し又それらは、國際的主要航路に於て獨占を獲得するの一階梯たるものである。故に國際的主要航路に於ける獨占の前提として重要な意味を有つ。何となれば、國際的主要航路に於ける獨占は、有力なる海運業者の結合の力によりてのみ獲得し得るもので、有力ならざるものはこの結合に與り得ざるものであるが、右に述べたる各種のものは、國際的航路に於て有力ならざるものを有力なるものとなし得るからである。然らばその結合とは如何なるものか。稿を更めて之を説明するであらう。

駐英吉利に於ては、戰前より買収、合同、持分加入、等の方法によりて、各海運會社は漸次經營の集約を行ひつゝあつたが、戰後其形勢一層進展して、今日には、Bibby Line と Blue Funnel Line とを除きては、殆ど總ての定期船會社は六大系統に分類する様になつた。即ち、The P. & O. Group は八會社を The Royal Mail Group は十會社を John Ellerman's Group は六會社を The Furness Withy Group は六會社を Messrs. Houlder Brothers' Group は三會社を The Cunard Group は一會社を、各々其配下に有してその管理權を有つて居る。(但し、Messrs. Houlder Brothers' Group は Furness 系に屬すとも云はる)。而もかくの如く多數の會社をその一配下に有するものであつても、其何れもが未だ國際的主要航路に於ては獨力にて獨占を獲得することはすして、皆、後に述ぶるコンフェレンスなるものに加盟して、漸く、獨占を獲得するの狀態なるを見れば、持分加入や、合同や、買収の如き方法は國際的主要航路に於ては、未だ獨占狀態を齎らすに足らざるものなることが分るであらう。